




**SPEED CONTROLLER FOR A MOTOR VEHICLE****Publication number:** WO0140011**Publication date:** 2001-06-07**Inventor:** ZIMMERMANN UWE (DE); SCHERL MICHAEL (DE);  
WEILKES MICHAEL (DE); UHLER WERNER (DE)**Applicant:** BOSCH GMBH ROBERT (DE); ZIMMERMANN UWE  
(DE); SCHERL MICHAEL (DE); WEILKES MICHAEL  
(DE); UHLER WERNER (DE)**Classification:****- International:** B60K31/00; B60T7/12; B60T7/22; F02D29/02;  
B60K31/00; B60T7/12; B60T7/22; F02D29/02; (IPC1-7):  
B60K31/00**- European:** B60K31/00D; B60T7/22**Application number:** WO2000DE03642 20001017**Priority number(s):** DE19991058520 19991204**Also published as:** US6820709 (B1)  
 EP1237746 (A0)  
 DE19958520 (A1)**Cited documents:** DE3928045  
 EP0992387  
 EP1065090  
 WO0059752  
 DE19924142  
more >>**Report a data error here****Abstract of WO0140011**

The invention relates to a speed controller (50) that controls the driving speed of the vehicle not only starting from a certain minimum speed (v1) but also at speeds below a predetermined limit speed (v2) and until the vehicle stops. The traffic situation can be detected by means of a distance sensor (41). The vehicle can thus start automatically when the driver has reacted to a corresponding starting notice which is effective until a given limited time but, in an alternative embodiment, can be given again. The driver, however, has the possibility to take over control from the speed controller (50) in each traffic situation by actuating the gas or brake pedal.

---

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum  
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum  
7. Juni 2001 (07.06.2001)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
WO 01/40011 A1

(51) Internationale Patentklassifikation<sup>7</sup>: B60K 31/00

(72) Erfinder; und

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE00/03642

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): ZIMMERMANN, Uwe [DE/DE]; Hoferstrasse 34, 71636 Ludwigsburg (DE). SCHERL, Michael [DE/DE]; Kelterstrasse 24, 71679 Asperg (DE). WEILKES, Michael [DE/DE]; Gutenbergstrasse 28, 74343 Sachsenheim (DE). UHLER, Werner [DE/DE]; Augsteinstrasse 11, 76646 Bruchsal (DE).

(22) Internationales Anmeldedatum:  
17. Oktober 2000 (17.10.2000)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(81) Bestimmungsstaaten (national): JP, US.

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:  
199 58 520.2 4. Dezember 1999 (04.12.1999) DE

(84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT, BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE).

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02 20, 70442 Stuttgart (DE).

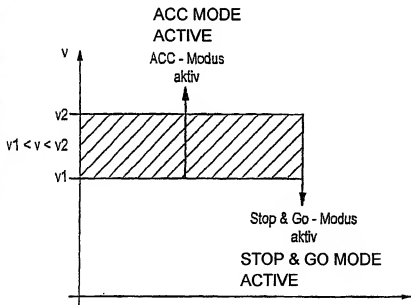
Veröffentlicht:

— Mit internationalem Recherchenbericht.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: SPEED CONTROLLER FOR A MOTOR VEHICLE

(54) Bezeichnung: GESCHWINDIGKEITSREGLER FÜR EIN KRAFTFAHRZEUG



(57) Abstract: The invention relates to a speed controller (50) that controls the driving speed of the vehicle not only starting from a certain minimum speed (v1) but also at speeds below a predetermined limit speed (v2) and until the vehicle stops. The traffic situation can be detected by means of a distance sensor (41). The vehicle can thus start automatically when the driver has reacted to a corresponding starting notice which is effective until a given limited time but, in an alternative embodiment, can be given again. The driver, however, has the possibility to take over control from the speed controller (50) in each traffic situation by actuating the gas or brake pedal.

(57) Zusammenfassung:

Erfindungsgemäss wird ein Geschwindigkeitsregler (50) vorgeschlagen, der nicht nur ab einer bestimmten Mindestgeschwindigkeit (v1) die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs regelt, sondern auch bei Geschwindigkeiten unterhalb einer vorgegebenen Grenzggeschwindigkeit (v2) bis hin zum Stillstand des Fahrzeugs. Durch Erfassung der Verkehrssituation durch einen Abstandssensor (41) kann auch ein automatisches Anfahren des Fahrzeugs erfolgen, wenn der Fahrer auf einen entsprechenden Anfahrhinweis reagiert hat. Der Anfahrhinweis ist bis zu einer vorgegebenen Grenzzeit wirksam, kann alternativ jedoch auch wiederholt werden. In jeder Verkehrssituation hat der Fahrer jedoch die Möglichkeit durch Betätigen von Gas- oder Bremspedal den Geschwindigkeitsregler (50) zu übersteuern.



WO 01/40011 A1



---

*Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes, und der anderen  
Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on  
Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe  
der PCT-Gazette verwiesen.*

5

10 Geschwindigkeitsregler für ein Kraftfahrzeug

## Stand der Technik

Die Erfindung geht aus von einem Geschwindigkeitsregler mit  
15 einem Abstandssensor für die Steuerung der Geschwindigkeit  
oder Beschleunigung des Kraftfahrzeugs nach der Gattung des  
Hauptanspruchs. Geschwindigkeitsregler als solche, mit denen  
eine gewünschte Fahrgeschwindigkeit vorwählbar ist, sind  
hinreichend bekannt. Bekannt sind weiterhin  
20 Geschwindigkeitsregler, die die Geschwindigkeit in  
Abhängigkeit von einem vorausfahrenden Fahrzeug regeln  
können. Beispielsweise ist aus der DE 196 46 104 C1 eine  
Vorrichtung zur Auswahl und Anzeige von Geschwindigkeiten  
bekannt, bei der eine erste Steuereinheit zur Regelung der  
25 Geschwindigkeit und/oder Beschleunigung eines Fahrzeugs  
vorgesehen ist. Mit einer zweiten Steuereinheit wird die  
Anzeige mit der momentan gefahrenen Geschwindigkeit sowie  
die vorgewählte Wunschgeschwindigkeit gesteuert. Dieser  
Geschwindigkeitsregler funktioniert ebenfalls in  
30 Abhängigkeit von einem Abstandsregler (ACC, Adaptive Cruise  
Control) und regelt die Fahrtgeschwindigkeit des  
Kraftfahrzeugs in Abhängigkeit von einem vorausfahrenden  
Fahrzeug. Dieses System funktioniert zufriedenstellend,  
sobald die Fahrtstrecke beispielsweise auf einer Landstraße  
35 oder einer Autobahn relativ frei ist und mit zügiger  
Geschwindigkeit gefahren werden kann. Treten jedoch Staus

auf oder sinkt die Geschwindigkeit unter einen vorgegebenen Grenzwert, dann schaltet sich der Geschwindigkeitsregler ab, so daß der Fahrer seine Fahrtgeschwindigkeit selbst nach den gegebenen Verkehrsverhältnissen regeln muß. Insbesondere im  
5 Stop-&-Go-Betrieb, d. h. beim Anfahren und Abbremsen im niedrigen Geschwindigkeitsbereich, kann der Fahrer diesen Geschwindigkeitsregler nicht einsetzen.

#### Vorteile der Erfindung

10 Der erfindungsgemäße Geschwindigkeitsregler mit den kennzeichnenden Merkmalen des Anspruchs 1 bzw. das Bedien- und Anzeigesystem des nebengeordneten Anspruchs 11 hat demgegenüber den Vorteil, daß der Geschwindigkeitsregler  
15 ebenfalls im Stop-&-Go-Betrieb arbeitet und somit für den Fahrer das lästige Anfahren und Abbremsen beispielsweise bei einer Kolonnenfahrt entfällt. Insbesondere wird als Vorteil angesehen, daß der Geschwindigkeitsregler entweder  
20 selbständig oder nach der Freigabe durch den Fahrer ein automatisches Anfahren des Kraftfahrzeugs aus dem Stand ermöglicht, wenn beispielsweise es die Verkehrslage zuläßt.

Durch die in den abhängigen Ansprüchen aufgeführten Maßnahmen sind vorteilhafte Weiterbildungen und  
25 Verbesserungen des im Hauptanspruch angegebenen Geschwindigkeitsreglers möglich. Besonders vorteilhaft ist, den Status für den Stop-&-Go-Modus anzuzeigen. Dadurch behält der Fahrer die Übersicht über die momentane Funktionalität des Geschwindigkeitsreglers und kann  
30 entscheiden, ob er eingreifen muß oder beispielsweise das Reagieren auf stehende Objekte dem Geschwindigkeitsregler überlassen kann.

Besonders vorteilhaft ist, daß durch ein einfaches  
35 Anzeigeelement oder eine Signallampe der augenblickliche Status des Geschwindigkeitsreglers im Stop-&-Go-Modus

anzeigbar ist. Durch diese einfache Darstellung braucht sich der Fahrer nicht auf weitere Lampen zu konzentrieren und behält dennoch vorteilhaft die volle Übersicht.

5 Da in allen Fahrsituationen der Fahrer des Fahrzeugs immer die oberste Funktionsgewalt über das Verhalten seines Fahrzeugs behalten muß, erscheint es vorteilhaft, der Steuerung den Befehl für ein automatisches Anfahren des Kraftfahrzeugs durch Betätigung einer Stop-&-Go-Taste zu  
10 geben. Der Fahrer kann dadurch nochmals überprüfen, ob die Verkehrslage es zuläßt, jetzt mit einem automatischen Anfahren des Fahrzeugs zu beginnen.

15 Um zu verhindern, daß durch zufälliges Betätigen der Stop-&-Go-Taste das automatische Anfahren des Kraftfahrzeugs erfolgt, erscheint es vorteilhaft, die Bereitschaft zum automatischen Anfahren nach einer vorgegebenen Zeitspanne abzuschalten.

20 Günstig erscheint weiter, daß die Steuerung wiederholt einen erneuten Anfahrhinweis für den Fahrer ausgibt, damit dieser genügend Zeit hat, sich auf die aktuelle Verkehrssituation einzustellen.

25 Als besonders günstig wird auch angesehen, eine weitere Signallampe für den Status der Steuerung im ACC-Modus vorzusehen. Insbesondere kann die weitere Signallampe ebenfalls mit drei Statusmeldungen ausgerüstet sein, die analog zur Signallampe für den Stop-&-Go-Betrieb ausgebildet  
30 ist. Dadurch behält der Fahrer eine übersichtliche Anordnung der Signallampen und ist ohne großen Lernaufwand schnell mit dem Betriebszustand des Geschwindigkeitsreglers vertraut.

35 Für die bevorzugte Kontrolle ist es besonders wichtig, daß der Fahrer durch Betätigen der Bremse den augenblicklichen

Betriebszustand des Geschwindigkeitsreglers aufheben kann, so daß er die Kontrolle über das Fahrzeug behält.

5 Ein weiterer Vorteil wird darin gesehen, daß die einzelnen Bedienelemente des Geschwindigkeitsreglers nur aktiv betätigbar sind, wenn zuvor die zugeordnete Signallampe sich im Zwischenzustand befindet. Dadurch sind Fehlbedienungen leichter vermeidbar.

10 **Zeichnung**

Zwei Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert.

15 Es zeigt Figur 1 ein Blockschaltbild, Figur 2 zeigt ein Diagramm, Figur 3 zeigt einen Funktionsplan eines ersten Ausführungsbeispiels und Figur 4 zeigt den Funktionsplan eines zweiten Ausführungsbeispiels.

20 **Beschreibung der Ausführungsbeispiele**

Das Blockschaltbild der Figur 1 zeigt den prinzipiellen Aufbau eines Geschwindigkeitsreglers 50. Die zentrale  
25 Einheit ist eine Steuerung 40, die mit einem Abstandssensor 41 verbunden ist. Der Abstandssensor 41 ist beispielsweise ein Radarsensor, der auf der Grundlage von Mikrowellen arbeitet, oder ein lichtoptischer Sensor, der den Fahrbereich vor dem Fahrzeug in bezug auf feststehende  
30 Hindernisse, entgegenkommende und vorausfahrende Fahrzeuge überwacht und entsprechende Informationen an die Steuerung 40 liefert. Die Steuerung 40 ist über ein entsprechendes Interface mit diversen Fahrzeugkomponenten wie Motor- und Getriebesteuerung, Bremse usw. verbunden. Diese Einheiten  
35 sind aus Gründen der Übersichtlichkeit in Figur 1 nicht dargestellt. Die Steuerung 40 ist beispielsweise als

Fahrgeschwindigkeitsregler ähnlich der DE 196 46 104 C1 in ihren einzelnen Komponenten als bekannt anzusehen, so daß diese nicht näher erläutert werden müssen. Die Steuerung 40 ist des weiteren mit Bedienelementen wie Tasten oder Schalter verbunden. Ein bekannter Geschwindigkeitsregler hat beispielsweise eine Ein/Aus-Taste 42, je eine + bzw. - Taste 43 für die Wahl der zuletzt eingestellten Geschwindigkeit und eine Resume-Taste 44 für die Wiederherstellung der vorgesehenen Fahrgeschwindigkeit. Ihm gegenüber unterscheidet sich der Erfindungsgegenstand von einer weiteren Taste, der Stop-&-Go-Taste 45. Die genaue Funktion dieser Taste in Verbindung mit den anderen Tasten wird im einzelnen noch näher dargestellt. Natürlich können anstelle der Tasten entsprechende Schalter oder Bedienelemente verwendet werden.

Zur Information des Fahrers ist die Steuerung 40 des weiteren mit Anzeigeelementen 46 für den ACC-Modus und 47 für den Status im Stop-&-Go-Modus ausgebildet. Weitere Anzeigen beispielsweise für die Betriebsfunktion der Steuerung 40 können im Einzelfall entsprechend ergänzt werden. Es ist jedoch vorgesehen, die Anzahl der Anzeige- und Bedienelemente möglichst gering zu halten, daß eine aufwendige Lernprozedur für den Fahrer vermieden wird und die Bedienung so einfach ist, daß sie kein Sicherheitsrisiko darstellt. Die Signallampen 46 und 47 sind daher derart ausgebildet, daß sie jeweils drei Funktionen alternativ anzeigen. In einem Ausführungsbeispiel sind die drei Zustände Signallampe ein, Signallampe aus und Signallampe in der Leuchtkraft abgeschwächt oder farblich unterschiedlich vom Ein-Zustand vorgesehen. Natürlich sind alternativ auch drei verschiedene Farben, z.B. rot, grün, gelb oder ähnliche Ausführungsformen wählbar.

Um die Funktionsweise der Ausführungsbeispiele zu erläutern wird vorweg nochmals das Wesen der Erfindung dargestellt.



Ein bekannter Fahrgeschwindigkeitsregler (FGR) ist derart ausgeführt, daß er nur oberhalb einer ersten Grenzggeschwindigkeit v1 aktiv ist. Das bedeutet, daß er die Fahrgeschwindigkeit nur dann regelt, wenn diese

5      Grenzggeschwindigkeit v1 erreicht wurde (aktiver oder aktivierbarer ACC-Modus). Dahinter steckt die Überlegung, daß beispielsweise im Stadtverkehr, wo bei Kolonnenfahrt und geringsten Fahrzeugabständen, beispielsweise an Ampeln und Kreuzungen, durch häufigen Spurwechsel der Abstandssensor 41

10     nicht immer genau weiß, welche Ziele er momentan zu beachten hat. Auf Landstraßen oder Autobahnen, wo zwar die Geschwindigkeiten größer sind, aber der Abstand und somit auch die Fahrzeugdichte geringer ist, ist dagegen die Fahrgeschwindigkeitsreglung wesentlich einfacher, da das

15     Fahrverhalten der anderen Verkehrsteilnehmer leichter voraussehbar ist.

Bei den erfindungsgemäßen Ausführungsbeispielen ist dagegen das Problem gelöst, auch bei niedrigen Geschwindigkeiten,

20     wie sie häufig im Stadtverkehr auftreten, mit einer zusätzlichen Stop-&-Go-Einrichtung auch den Geschwindigkeitsbereich zu regeln, der vom Stand bis zu einer zweiten Grenzggeschwindigkeit v2 wirkt. Dieser Stop-&-Go-Modus ist also unterhalb der zweiten Grenzggeschwindigkeit

25     v2 wirksam, sofern der Fahrer das System nicht ausgeschaltet hat und selbst seinen Abstand und seine Fahrgeschwindigkeit regelt.

Zum besseren Verständnis werden nachfolgend zunächst die

30     wesentlichen Merkmale des Geschwindigkeitsreglers aufgeführt.

1. Im ACC-Modus, d.h. im Geschwindigkeitsbereich oberhalb der Grenzggeschwindigkeit v1 werden zwar auch stehende Ziele

35     erkannt, das System reagiert jedoch nicht auf diese Ziele. Im Stop-&-Go-Modus reagiert dagegen im

Geschwindigkeitsbereich kleiner  $v_2$  der Geschwindigkeitsregler ebenso auf langsame wie auch auf stehende Ziele, die als relevant klassifiziert wurden.

5        Zu besonderer Bedeutung gelangt der Geschwindigkeitsbereich zwischen den Geschwindigkeiten  $v_1$  und  $v_2$ , wenn  $v_1$  kleiner ist als  $v_2$ . In diesem Bereich hat der Fahrer die Wahl zwischen den beiden genannten aktiven Modi, er kann aber auch die Wahl dem Geschwindigkeitsregler selbst überlassen.

10       Der Vorteil dieser Regelung ist, daß es einen gleitenden Übergang zwischen den beiden Zuständen gibt, wobei der Fahrer den Zeitpunkt des Zustandsübergangs selbst bestimmen kann, da er stets über den aktuellen Status informiert ist.

15       2. Für den Stop-&-Go-Modus sind des weiteren folgende Merkmale vorgesehen. Nach Erreichen des Stillstandes im geregelten Betrieb ist ein automatisches Anfahren bis zu einer bestimmten, vorgegebenen Zeitgrenze  $t_{\text{grenz}}$  nach dem Anhalten möglich. Danach kann ein automatisches Anfahren nur

20       nach einer Freigabe durch den Fahrer erfolgen.

3. Des weiteren gibt der Geschwindigkeitsregler im Stillstand einen Anfahrhinweis, wenn die Erfassung der Objektdaten ein Ende der Stillstandssituation erkennen läßt.

25       Dies ist beispielsweise dann gegeben, wenn der Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug vergrößert wurde oder wenn eine bestimmte Differenzgeschwindigkeit zwischen den beiden Fahrzeugen ermittelt wurde. Erst dann ist innerhalb einer gewissen Zeitspanne ein automatisches Anfahren nach einer

30       Fahrerfreigabe möglich.

4. Beim ersten Ausführungsbeispiel ist darüber hinaus vorgesehen, daß bei Mißachtung des Anfahrhinweises der Geschwindigkeitsregler sich selbst deaktiviert, wobei dann

35       ein Anfahren des Fahrzeugs nur noch durch den Fahrer selbst nach bekannter Technik möglich ist.

Beim zweiten Ausführungsbeispiel erfolgt dagegen keine automatische Deaktivierung des Geschwindigkeitsreglers. Vielmehr erhält nach einer vorgegebenen Zeit - soweit die Verkehrsverhältnisse dies zulassen - der Fahrer erneut einen Anfahrhinweis.

5 Des weiteren ist vorgesehen, daß ein Übergang von einem Modus in einen mit niedrigerer Funktionalität, beispielsweise vom Stop-&-Go-Modus in den ACC-Modus, der Fahrer diesen bestätigen muß. Unterstützende Hinweise des Geschwindigkeitsreglers sind dabei möglich.

10 6. Bei der Ausgestaltung sind die Bedienelemente und Anzeigen übersichtlich angeordnet und deren Funktionen für den Fahrer leicht verständlich. Dadurch erhält der Fahrer stets die gesamte Übersicht über das System.

15 7. Alle Bedienelemente haben in jedem Modus die gleiche Funktionalität, um die Bedienung so einfach wie möglich zu gestalten.

20 8. Das gleiche gilt für die Anzeigeelemente, die stets über den aktuellen Betriebszustand, beispielsweise den Stop-&-Go-Modus, aktiv informieren, so daß der Fahrer die Übersicht behält, welche Zustände erreichbar sind.

25 9. Ganz wichtig dabei ist natürlich, daß jeder aktive Regelungsmodus jederzeit durch den Fahrer übersteuerbar oder abschaltbar ist.

30 Figur 2 zeigt ein Diagramm für den Geschwindigkeitsbereich, für den die Geschwindigkeit  $v_2$  größer ist als die Geschwindigkeit  $v_1$ . Die Pfeile zeigen die beiden Bereiche, in denen der ACC-Modus bzw. der Stop-&-Go-Modus aktiv ist

oder aktivierbar ist. Der Übergangsbereich  $v_1 < V < v_2$  ist schraffiert dargestellt.

5 Anhand der Figuren 3 und 4 werden zwei Ausführungsbeispiele der Erfindung näher erläutert. Sie sind als beispielhaft für solche Geschwindigkeitsregler anzusehen, die die zuvor genannten Merkmale 1.) bis 9.) im wesentlichen erfüllen.

10 Zunächst wird das erste Ausführungsbeispiel gemäß des Flußdiagramms der Figur 3 näher erläutert. Zu beachten ist dabei, daß die Darstellung nach der Stärke des Fahrereingriffs (horizontale Achse am oberen Rand des Blattes) erfolgt: „aktiv“, „übersteuert“, „aktivierbar“, „nicht aktivierbar“. Am linken Rand ist auf der vertikalen  
15 Achse die Geschwindigkeit „ $V = 0$ “, „ $0 < V < v_1$ “, „ $v_1 < V < v_2$ “ und „ $v_2 < V$ “ nach unten aufgetragen. Zusätzlich sind am unteren Rand der Figur 3 die verschiedenen Symbole für die verschiedenen ACC-Modi und Stop-&-Go-Modi die Signallampen 46 bzw. 47 dargestellt. Daneben sind Bedienelemente 42 bis  
20 45 mit ihren Funktionen dargestellt. Ebenso sind Zustandssymbole dargestellt.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind in dem Flußdiagramm alle Übergänge vom aktiven Zustand in einen inaktiven  
25 Zustand eingetragen, der immer durch eine Betätigung der Off-Taste oder des Bremspedals ausgelöst werden kann. Sie sind nicht in ihrem Verlauf dargestellt. Lediglich der Zustand, in den eine solche Betätigung mündet, ist für jedes Geschwindigkeitsniveau gekennzeichnet. Zugrundegelegt wurde  
30 dabei, daß die von bekannten Geschwindigkeitsreglern verwendete Bedien- und Anzeigeelemente übernommen wurden, damit für den Fahrer kein allzu großer Umlernaufwand erforderlich ist. Erweitert wurde der Geschwindigkeitsregler im wesentlichen durch die Signallampen 46 und 47 sowie durch  
35 die Stop-&-Go-Taste 45.

- 10 -

Die Signallampe 46 für den Abstandsregler (ACC-Modus) kann dabei drei Betriebszustände einnehmen:

5 Die ACC-Lampe ist aus, d.h. die Funktionalität der Steuerung 40 ist weder aktiv noch aktivierbar.

Die ACC-Lampe ist eingeschaltet: das System ist im ACC-Modus, d.h. der ACC-Regler ist aktiv.

10 Die ACC-Lampe ist in einem Zwischenzustand (z.B. die Lampe brennt schwach oder bei einem flächenhaften Anzeigeelement ist nur die Umrandung dargestellt oder ein anderer Farbumschlag erkennbar): der ACC-Modus ist nicht aktiv, kann  
15 aber durch Betätigung der ACC-Taste vom Fahrer aktiviert werden.

Entsprechend wurde auch die Signallampe 47 für den Stop-&-Go-Modus für drei Funktionen ausgestaltet:

20 Die Stop-&-Go-Lampe ist aus: die Funktionalität des Stop-&-Go-Reglers, der in der Steuerung 40 enthalten ist, ist weder aktiv noch aktivierbar.

25 Die Stop-&-Go-Lampe ist ein: das System ist im Stop-&-Go-Modus, d.h. der Stop-&-Go-Regler, der in der Steuerung 40 enthalten ist, ist aktiv.

Die Stop-&-Go-Lampe ist in einem Zwischenzustand (ähnlich wie die Signallampe 46): der Stop-&-Go-Modus ist nicht  
30 aktiv, kann aber durch Betätigung der Stop-&-Go-Taste 45 vom Fahrer aktiviert werden.

Als Anfahrhinweis ist beispielsweise ein akustisches Signal vorgesehen, wenn das System eine Situation erkennt, in der  
35 entsprechend der Systemfunktionalität angefahren werden kann und wenn die vorgegebene Zeitgrenze  $t_{max}$  für ein

automatisches Anfahren noch nicht abgelaufen ist. Dieser Fall tritt dann auf, wenn das System bis zum Stand abgebremst hatte. Gleichzeitig wird der Fahrer optisch über die Signallampe 47 mit ihrem Zwischenzustand darauf hingewiesen, daß der Geschwindigkeitsregler 50 jetzt aktivierbar ist.

Zur Vollständigkeit wird auch die Funktion der weiteren Bedienelemente erläutert, wie sie auch schon vom Stand der Technik her bekannt sind. Die ACC-Taste 44 (als Resume-Taste bekannt) bewirkt, daß durch Betätigen dieser Taste der Fahrer den ACC-Modus aktiviert wird, sofern sich die Signallampe 46 in dem Zwischenzustand befindet. Die +/- - Tasten bewirken in Abhängigkeit vom Systemzustand, welche Aktionen durchgeführt werden. Ist der Geschwindigkeitsregler aktiv, d.h. eine der Signalleuchten 46 oder 47 leuchtet, dann erfolgt eine Inkrementierung bzw. Dekrementierung der Sollgeschwindigkeit um einen bestimmten Betrag, z.B. 10 km/h. Ist dagegen der Geschwindigkeitsregler nur aktivierbar (Signallampe 46 oder 47 befindet sich im Zwischenzustand), so wird der entsprechende Modus aktiviert. Die Sollgeschwindigkeit wird auf die nächst höhere bzw. -niedere Marke der aktuellen Geschwindigkeit gesetzt. Sind dagegen beide Modi aktivierbar (beide Signallampen 46 und 47 befinden sich in einem Zwischenzustand) so bewirkt die Betätigung der + Taste eine Aktivierung des ACC-Modus. Eine Betätigung der - Taste bewirkt dagegen eine Aktivierung des Stop-&-Go-Modus. Durch Betätigen der Ein/Aus-Taste 42 wird der Geschwindigkeits-regler 50 deaktiviert.

Die erfindungsgemäße Stop-&-Go-Taste 45 bewirkt, daß der Fahrer den Stop-&-Go-Modus aktivieren kann, sofern die Signallampe 47 sich in dem Zwischenzustand befindet.

In weiterer Ausgestaltung der Erfindung ist vorgesehen, daß die Tasten und Signallampen entweder getrennt voneinander

anzubringen oder jeweils als eine Baueinheit ausgebildet sind.

5 Bezüglich des Flußdiagramms der Figur sind sämtliche Zustände, die das System annehmen kann, entweder durch Rechtecke oder durch Ellipsen dargestellt. Rechtecke bedeuten, daß das Fahrzeug steht. Ellipsen stellen dagegen den Zustand dar, in denen das Fahrzeug fährt. Außerdem ist jeweils der Zustand der beiden Signallampen 46, 47  
10 angegeben. Die Übergänge zwischen den Zuständen sind mit den jeweiligen Tasten gekennzeichnet, falls der Übergang durch diese ausgelöst werden kann. Durch die Betätigung jeweils einer dieser Tasten wird der Übergang ausgelöst.

15 Die zuvor genannten Merkmale können anhand des Flußdiagramms der Figur 3 für das erste Ausführungsbeispiel nachvollzogen werden. Hält das Fahrzeug im aktiven Stop-&-Go-Modus hinter einem stehenden Zielobjekt (vorausfahrendes Fahrzeug) an, so gelangt die Steuerung in Position 1, in der der Stop-&-Go-Modus aktiv bleibt. Das vorausfahrende Fahrzeug  
20 (Zielobjekt) fährt innerhalb der Zeit  $t_{\text{grenz}}$  an. Jetzt beginnt das automatische Anfahren, wobei der Geschwindigkeitsregler im Stop-&-Go-Modus aktiv ist (Position 2) und die Geschwindigkeit regelt. Gleichzeitig leuchtet die Signallampe 47 (Position 33), um anzuzeigen, daß der Stop-&-Go-Modus aktiv ist. Wird weiter die Geschwindigkeit  
25 gesteigert, bis  $V > v_1$  ist, dann wird in Position 3 durch zusätzliches Aufleuchten der Lampe 31 (Zwischenzustand) signalisiert, daß der ACC-Modus aktivierbar ist. Der Fahrer hat nun die Wahl, durch Betätigen der Taste 44 umzuschalten, den ACC Modus zu aktivieren (Position 4). Die Signallampe 46 leuchtet und die Signallampe 47 geht in den Zwischenzustand (Position 34). Wird die Geschwindigkeit weiter gesteigert  
30 über die Grenzggeschwindigkeit  $v_2$  hinaus, ist der ACC-Modus aktiv (Position 5) und das System regelt die Geschwindigkeit. Die Signallampe 47 erlischt.

35

Will der Fahrer, nun in Position 2, den Beschleunigungsvorgang durch Gas geben beeinflussen, dann übersteuert der Fahrer die Funktion des Stop-&-Go-Modus (Position 6). Das Fahrzeug steigert nun die Geschwindigkeit über die Grenzggeschwindigkeit  $v_1$ . In Position 7 übersteuert der Fahrer weiter die Stop-&-Go-Funktion, so daß bei zunehmender Geschwindigkeit wieder durch Anwahl der Taste 44 das System in Position 8 gelangt, wo der ACC-Modus aktiv ist und der Stop-&-Go-Modus aktivierbar ist. Auch hier kann das Fahrzeug durch Druck auf die Taste 43 (Position 9) die Geschwindigkeit steigern.

Steht das Fahrzeug in Position 1 länger als die vorgegebene Zeitspanne  $t_{\text{grenz}}$ , so gelangt es in den nicht aktiven Zustand (Position 11). Sind dann die Voraussetzungen für ein gefahrloses Anfahren gegeben, dann wird in Position 13 der Stop-&-Go-Modus aktivierbar geschaltet und ein Anfahrhinweis ausgegeben. Die Signalleuchte 47 ist im Zwischenmodus.

Innerhalb der vorgegebenen Grenzzeit  $t_{\text{max}}$  kann nun der Fahrgeschwindigkeitsregler durch Betätigen der Stop-&-Go-Taste 45 aktiviert und gestartet werden, so daß das Flußdiagramm in Position 2 weitergeführt wird. Erfolgt innerhalb von  $t_{\text{max}}$  keine Bestätigung des Anfahrhinweises durch Drücken der Stop-&-Go-Taste, so gelangt man in den nicht aktiven Zustand (Position 12), von dem aus nur ein Anfahren durch Betätigen des Gaspedals möglich ist.

In jedem Fall kann durch Betätigen der Ein/Aus-Taste 42 der Geschwindigkeitsregler 50 deaktiviert werden. Je nach Fahrgeschwindigkeit gelangt man in eine der inaktiven Positionen 12, 14, 15 oder 16. Die Anzeigeelemente zeigen keinen aktiven Zustand an. Jedoch wird in Position 14 durch den Zwischenzustand von Signalleuchte 47 eine

Aktivierbarkeit des Stop-&-Go-Modus, in Position 10 durch den Zwischenzustand von Signalleuchte 46 die Aktivierbarkeit des ACC-Modus und in Position 15 durch den Zwischenzustand



beider Signalleuchten (46 und 47) die Aktivierbarkeit beider aktiven Zustände (Stop-&-Go-Modus und ACC-Modus) angezeigt. Durch die Betätigung der jeweiligen Bedienelemente kann dann wieder in einen aktiven Zustand geschaltet werden.

5 Ebenso kann der Geschwindigkeitsregler 50 jederzeit durch Betätigen des Bremspedals deaktiviert werden. Je nach Fahrgeschwindigkeit gelangt man zu einer der nicht aktiven Positionen 10, 17, 18 oder 19. Beide Anzeigeelemente 46, 47 zeigen einen nicht aktiven Zustand und keine Aktivierbarkeit  
10 an. Erst nach dem Lösen der Bremse gelangt man wieder in Positionen 14, 15 oder 16, die eine Aktivierbarkeit anzeigen und damit eine Aktivierung erlauben.

Das zweite Ausführungsbeispiel entsprechend der Figur 4 hat  
15 prinzipiell den gleichen Ablauf wie er im Flußdiagramm zur Figur 3 beschrieben wurde. Das Ausführungsbeispiel unterscheidet sich im wesentlichen nur dadurch, daß die Position 11 nicht vorgesehen ist. Die weiteren Positionen sind identisch. Das bedeutet, daß im Modus des aktiven  
20 Stehens ein erneuter Anfahrhinweis ausgegeben wird (Position 13), wenn die vorgegebene Zeit  $t_{max}$  überschritten wurde. Der Fahrer kann nun erneut entscheiden, ob er durch Betätigen der Stop-&-Go-Taste 45 in den aktiven Stop-&-Go-Modus schaltet, ob er das System inaktiv läßt, oder durch Gas  
25 geben selbst losfährt (Position 14).

Zusammenfassend werden nochmals die wesentlichen Merkmale dieser beiden Ausführungsbeispiele dargestellt, die auf die zuvor genannten Merkmale 1) bis 9) bezogen sind.

- 30
1. Der aktive ACC-Modus umfaßt die Zustände „ACC aktiv, System regelt“ (Positionen 4 und 5) und „ACC aktiv, Fahrer übersteuert“ (Positionen 8 und 9) und ist nur oberhalb der Geschwindigkeit  $v_1$  einschaltbar. Der aktive  
35 Stop-&-Go-Modus umfaßt die Zustände „Stop-&-Go aktiv, System regelt“ (Positionen 2 und 3), „Stop-&-Go aktiv,

Fahrer übersteuert" (Positionen 6 und 7) und „Stop-&Go aktiv, Zielobjekt,  $v = 0$ ,  $t \leq t_{\text{grenz}}$ " (Position 1). Stop-&Go-Betrieb ist dabei im Geschwindigkeitsbereich unter  $v_2$  einsetzbar. Die beiden Ausführungsbeispiele

5 unterscheiden sich hier dadurch, daß beim zweiten Ausführungsbeispiel eine Aktivierung im Stillstand auch möglich ist, wenn der Fahrer in den Stillstand gebremst hat. Dagegen ist beim ersten Ausführungsbeispiel die

10 Aktivierbarkeit im Stillstand nur dann gegeben, wenn das System beim Halten des Fahrzeugs aktiv war. Man entnimmt den Figuren 3 und 4, daß im Geschwindigkeitsbereich zwischen  $v_1$  und  $v_2$  ein Übergang jeweils zum anderen Modus vom Fahrer durch Betätigen der Tasten ACC bzw. Stop-&Go

15 initiiert werden kann. Die Signalleuchten 46, 47 zeigen jeweils die Möglichkeiten des Übergangs an.

2. Der beschriebene Mechanismus umfaßt die Zustände „Stop-&Go aktiv, System regelt" (Position 2), „Stop-&Go aktiv, Zielobjekt,  $V = 0$ ,  $T \leq T_{\text{grenz}}$ " (Position 1) „Aktives

20 Stehen" (Position 11, 12) und „Stop-&Go aktivierbar,  $V = 0$ , Anfahrhinweis" (Position 13).

3. Der beschriebene Mechanismus befindet sich im Zustand „Stop-&Go aktiv,  $V = 0$ , Anfahrhinweis" (Position 13)

25 statt.

4. Beim ersten Ausführungsbeispiel wird bei gegebenem Anfahrhinweis und nach Ablauf einer vorgegebenen Grenzzzeit  $t_{\text{max}}$ , wenn noch keine Aktivierung des Systems

30 durch den Fahrer erfolgt ist, wird das System deaktiviert und ist erst nach einem Anfahren durch den Fahrer wieder einschaltbar. Beim zweiten Ausführungsbeispiel bleibt das System bei Mißachtung des Anfahrhinweises und Ablauf der vorgegebenen Grenzzzeit  $t_{\text{max}}$  weiter in Bereitschaft und

35 kann gegebenenfalls wieder einen Anfahrhinweis erteilen und dann in den aktivierbaren Modus wechseln.

5. Ein Übergang vom Stop-&-Go-Modus in den ACC-Modus kann nur durch eine explizite Betätigung der ACC-Taste 44 erfolgen.

5

6. Zustände und die zugehörigen Systemfunktionalitäten sind nicht von Verkehrssituationen abhängig.

7. + 8. Alle Bedien- und Anzeigeelemente besitzen unabhängig vom aktuellen Zustand die gleiche Funktion.

10

9. Die Möglichkeiten der Übersteuerung durch einen höheren Beschleunigungswunsch des Fahrers im fahrenden Zustand bzw. durch das Betätigen des Gaspedals im Stillstand ist in den Figuren dargestellt. Die Betätigung der Ein/Aus-Taste 42 führt bei fahrendem Fahrzeug jeweils in einen Zustand, in dem das System inaktiv ist, jedoch wieder jederzeit aktivierbar bleibt. Bei stehendem Fahrzeug führt die Ein/Aus-Taste 42 beim zweiten

15

Ausführungsbeispiel in einen Zustand, in dem das System nicht direkt, sondern erst nach einem Anfahrhinweis aktivierbar ist. Für das erste Ausführungsbeispiel überführt die Betätigung der Ein/Aus-Taste 42 im Stillstand in einen inaktiven Zustand, in dem keine Aktivierbarkeit mehr gegeben ist. Bei Betätigen der Bremse durch den Fahrer wird das System jederzeit in den Zustand überführt, in dem es nicht aktiv und nicht aktivierbar ist, solange die Bremse betätigt bleibt.

20

25

5

## 10 Ansprüche

1. Geschwindigkeitsregler für ein Kraftfahrzeug, mit einer Steuerung für die Geschwindigkeit oder Beschleunigung des Kraftfahrzeugs, mit einem  
15 Abstandssensor, mit einer Anzeige und mit wenigstens einem Bedienelement zur Eingabe einer Wunschgeschwindigkeit, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerung (40) für einen weiteren Betriebszustand ausgebildet ist, in dem ein Anfahren des Kraftfahrzeugs  
20 vom Stand bis zu einer vorgegebenen Maximalgeschwindigkeit ( $v_2$ ) bzw. ein Abbremsen bis in den Stand vorgesehen ist (Stop-&-Go-Modus).
2. Geschwindigkeitsregler nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der augenblickliche Betriebszustand der Steuerung (40) optisch und/oder akustisch dem Fahrer  
25 ausgebbar ist.
3. Geschwindigkeitsregler nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß für den Stop-&-Go-Modus ein  
30 Anzeigeelement (47) drei unterschiedliche Betriebszustände für folgenden Funktionen der Steuerung (40) annimmt:  
Anzeigeelement aus: Stop-&-Go-Modus ist nicht  
35 aktivierbar,  
Anzeigeelement ein: Stop-&-Go-Modus ist aktiv und

Zwischenzustand: der Geschwindigkeitsregler befindet sich in einem nicht aktiven Zustand, kann aber aktiviert werden.

4. Geschwindigkeitsregler nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerung (40) ein automatisches Anfahren des Kraftfahrzeugs erst nach Freigabe durch den Fahrer, beispielsweise durch Betätigen einer Stop-&-Go-Taste (45) einleitet.

5. Geschwindigkeitsregler nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerung (40) ausgebildet ist, die Bereitschaft zum automatischen Anfahren des Kraftfahrzeugs nach Ablauf einer vorgegebenen Zeitspanne abzuschalten.

6. Geschwindigkeitsregler nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein erneuter Anfahrhinweis für den Fahrer ausgebbar ist.

7. Geschwindigkeitsregler nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein weiteres Anzeigeelement (46) vorgesehen ist, das den Status der Steuerung (40) im ACC-Modus anzeigt.

8. Geschwindigkeitsregler nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Geschwindigkeitsregler (50) ausgebildet ist, beim Auftreten von Signalen der Bremse ihren augenblicklichen Betriebszustand aufzuheben.

9. Geschwindigkeitsregler nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Bedienelemente (44, 45) für den ACC-Modus bzw. Stop-&-Go-Modus nur aktiv betätigbar sind, wenn das zugeordnete Anzeigeelement (46 bzw. 47) im Zwischenzustand ist.

10. Geschwindigkeitsregler nach einem der  
vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß  
der Abstandssensor (41) ein Radarsensor oder ein  
5 lichtoptischer Sensor ist.

11. Bedien- und Anzeigesystem für einen  
Geschwindigkeitsregler (50) nach einem der vorherigen  
Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Bedien- und  
10 Anzeigesystem eine Stop-&-Go-Taste (45) und eine  
Signallampe (47) für die Funktionsbereitschaft im Stop-  
&-Go-Modus aufweist.

1 / 5

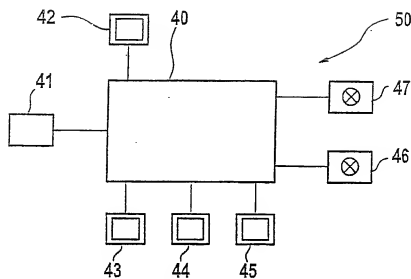


FIG. 1

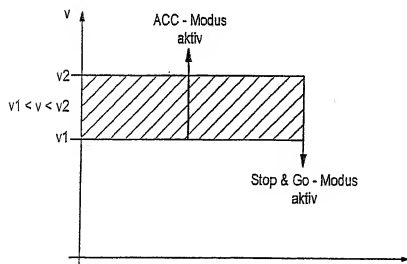
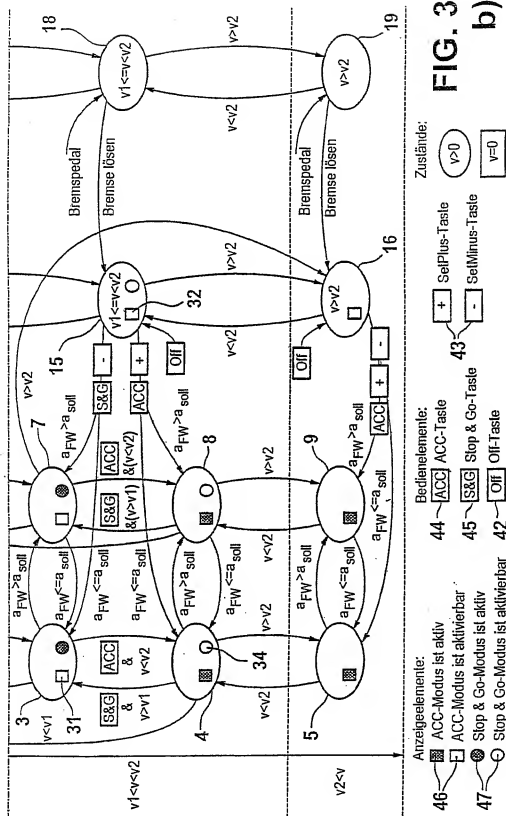


FIG. 2

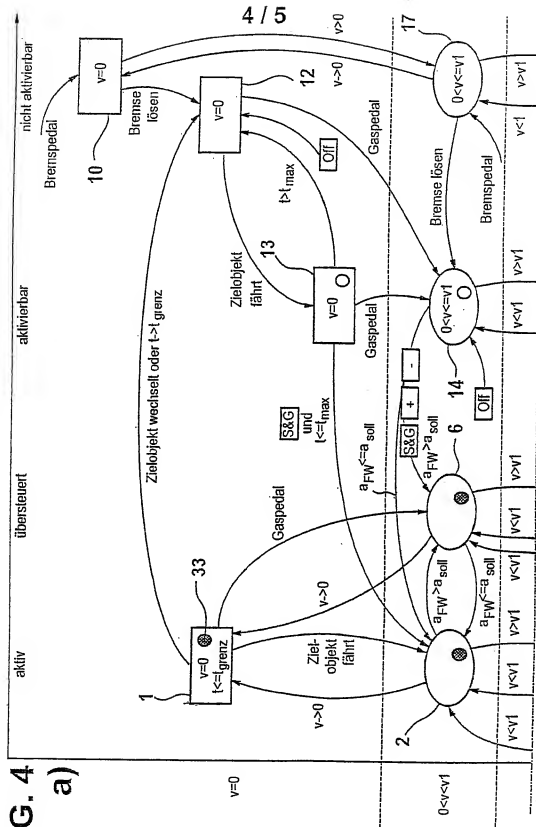


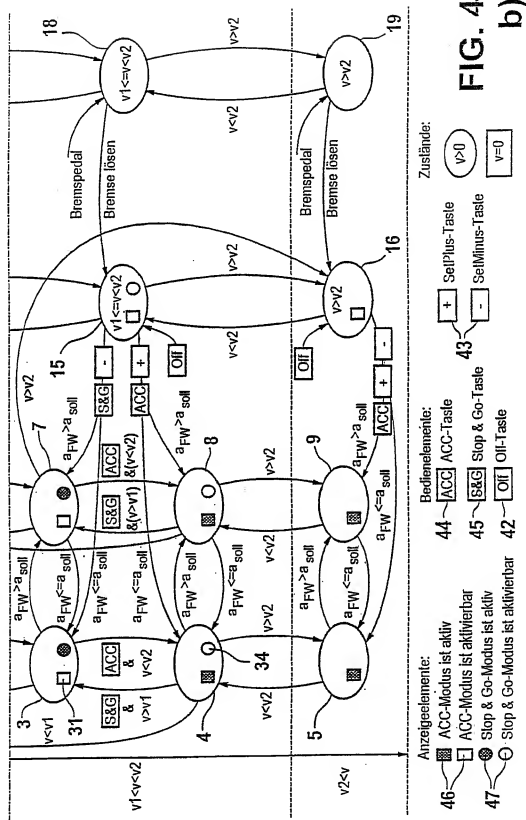


3 / 5



(a)





## INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No.  
PCT/DE 00/03642

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER  
IPC 7 B60K31/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

## B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
IPC 7 B60K B60T

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 39 28 045 A (MITSUBISHI ELECTRIC CORP) 15 March 1990 (1990-03-15) abstract; figures column 1, line 53 column 3, line 6 - line 11 column 3, line 53 - line 64	1,2,10
P,X	EP 0 992 387 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 12 April 2000 (2000-04-12) abstract; figure column 3, line 24 - line 56 column 4, line 22 - line 27 column 5, line 21 - column 6, line 4 column 8, line 4 - line 56	1-8,10, 11
E	EP 1 065 090 A (NISSAN MOTOR) 3 January 2001 (2001-01-03) abstract; figures	1-4,8,9, 11
	--- -/--	

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

\* Special categories of cited documents.

\*A\* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

\*E\* earlier document but published on or after the international filing date

\*L\* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another claim or other special reason (as specified)

\*O\* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

\*P\* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

\*T\* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

\*X\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

\*Y\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

\*Z\* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

8 March 2001

Date of mailing of the international search report

15/03/2001

Name and mailing address of the ISA  
European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl.  
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Wagner, H

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Inter national Application No

PCT/DE 00/03642

## C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
P, X	WO 00 59752 A (FOLLMER JOERN J) 12 October 2000 (2000-10-12) abstract; figure page 4, paragraph 3 -page 5, paragraph 1 ---	1,4,6,8, 10
E	DE 199 24 142 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 30 November 2000 (2000-11-30) abstract; figures column 2, line 45 - line 55 column 3, line 3 - line 5 column 3, line 35 - line 41 ---	1,2,4,6, 10,11
X	US 5 899 289 A (UEMATSU ISAO) 4 May 1999 (1999-05-04) abstract; figures -----	1

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/DE 00/03642

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 3928045	A	15-03-1990	JP 2054302 C	23-05-1996
			JP 2070533 A	09-03-1990
			JP 7088145 B	27-09-1995
			JP 2070534 A	09-03-1990
			JP 2070535 A	09-03-1990
			JP 2070536 A	09-03-1990
			KR 9304604 B	01-06-1993
			US 4947952 A	14-08-1990
EP 0992387	A	12-04-2000	DE 19833645 A	27-01-2000
			JP 2000076600 A	14-03-2000
EP 1065090	A	03-01-2001	JP 2001010371 A	16-01-2001
WO 0059752	A	12-10-2000	DE 19914350 A	19-10-2000
			AU 4284900 A	23-10-2000
DE 19924142	A	30-11-2000	NONE	
US 5899289	A	04-05-1999	JP 9183319 A	15-07-1997

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationale Aktenzeichen

PCT/DE 00/03642

## A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES

IPK 7 B60K31/00

Nach der internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

## B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 B60K B60T

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

## C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 39 28 045 A (MITSUBISHI ELECTRIC CORP) 15. März 1990 (1990-03-15) Zusammenfassung; Abbildungen Spalte 1, Zeile 53 Spalte 3, Zeile 6 - Zeile 11 Spalte 3, Zeile 53 - Zeile 64 ---	1,2,10
P,X	EP 0 992 387 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 12. April 2000 (2000-04-12) Zusammenfassung; Abbildung Spalte 3, Zeile 24 - Zeile 56 Spalte 4, Zeile 22 - Zeile 27 Spalte 5, Zeile 21 - Spalte 6, Zeile 4 Spalte 8, Zeile 4 - Zeile 56 ---	1-8,10, 11
E	EP 1 065 090 A (NISSAN MOTOR) 3. Januar 2001 (2001-01-03) Zusammenfassung; Abbildungen ---	1-4,8,9, 11
-/--		

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

\* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anweisung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"Z" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

8. März 2001

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

15/03/2001

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde

Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tlx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Beauftragter

Wagner, H

## C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
P,X	WO 00 59752 A (FOLLMER JOERN J) 12. Oktober 2000 (2000-10-12) Zusammenfassung; Abbildung Seite 4, Absatz 3 -Seite 5, Absatz 1 ----	1,4,6,8, 10
E	DE 199 24 142 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 30. November 2000 (2000-11-30) Zusammenfassung; Abbildungen Spalte 2, Zeile 45 - Zeile 55 Spalte 3, Zeile 3 - Zeile 5 Spalte 3, Zeile 35 - Zeile 41 ----	1,2,4,6, 10,11
X	US 5 899 289 A (UEMATSU ISA0) 4. Mai 1999 (1999-05-04) Zusammenfassung; Abbildungen -----	1



# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Inter nales Aktenzeichen

PCT/DE 00/03642

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 3928045 A	15-03-1990	JP 2054302 C	23-05-1996
		JP 2070533 A	09-03-1990
		JP 7088145 B	27-09-1995
		JP 2070534 A	09-03-1990
		JP 2070535 A	09-03-1990
		JP 2070536 A	09-03-1990
		KR 9304604 B	01-06-1993
		US 4947952 A	14-08-1990
EP 0992387 A	12-04-2000	DE 19833645 A	27-01-2000
		JP 2000076600 A	14-03-2000
EP 1065090 A	03-01-2001	JP 2001010371 A	16-01-2001
WO 0059752 A	12-10-2000	DE 19914350 A	19-10-2000
		AU 4284900 A	23-10-2000
DE 19924142 A	30-11-2000	KEINE	
US 5899289 A	04-05-1999	JP 9183319 A	15-07-1997